

CSERHÁTI KATALIN

Az első világháború utóhatása a MÁV hivatalnok rétegére 1918 és 1922 között



A budapesti vagonlakók (1920)³⁷⁷

Az első világháború centenáriuma kapcsán számos szimpózium került megrendezésre, amely a világháború különböző dimenzióit, időszakait és következményeit tette a vizsgálatok tárgyává. Az első világháború kapcsán megrendezett konferenciákon, az egyik legfőbb „logisztikai eszközt” a vasutat több aspektusból is bemutatták.³⁷⁸ Ritka volt azonban az olyan

³⁷⁷ http://www.e-kompetencia.si/egradiva/mad_zgo/23/vagonlakk.html- 2015.10.27.

³⁷⁸ Ha csak az utóbbi időszak konferenciáit vizsgáljuk, a teljesség igénye nélkül: Nagy Tamás: A Monarchia vasútjai az első világháborúban. I. világháborús emléknapi konferencia. Ópusztaszer, 2015.01.23, Illés András: Páncélvonatok az európai hadművészetben, illetve Csóti Csaba: A vasút szerepe az 1916–1917. évi erdélyi menekültek széttelepítésében. II. Országos Vasúttörténeti Konferencia. Győr, 2015.04.24, Frisnyák Zsuzsa: A háború logisztikai hátországa: a vasúti szállítás (1914–1915) és Illésfalvi Péter: A cs. és kir. vasúti ezred tevékenysége az I. világháborúban a Magyar Királyság területén. A háborús „hétköznapi”. Budapest, 2015.10.06., Mészlay Zsolt: Vasút a háborúban, vasúti lövegek. Az első világháború (csoda)fegyverei. Budapest, 2015.10.07., etc.

előadás, tanulmány, amely annak társadalmi következményeivel foglalkozott volna, például a menekült vasúti alkalmazottak kérdésének a vizsgálatával.³⁷⁹ Ha az adott kérdéssel foglalkoztak is, leginkább a vagonlakók helyzetét bemutatva tették mindezt. A menekült helyzet kialakulását, az intézkedéseket, már kevésbé ismertették.

Jelen tanulmányunkban arra tennénk kísérletet, hogy ismertessük –a teljesség igénye nélkül– az első világháború következményeként ismert menekült kérdés és következményeit a MÁV hivatalnok rétegére 1918 és 1922 között. Többek között az alábbi kérdésekre keresve a választ: Hogyan alakult ki a kérdés és milyen hatások érték az alkalmazottakat a megszálló hatalom által? Hogyan kezelte a MÁV a kialakult helyzetet? Milyen intézkedéseket hozott a kérdés megoldására?, et cetera, melyet a világháború elvesztésétől a „B” listázások kezdetéig ismertetnénk. A vizsgálathoz a szolgálati táblázatok mellett szükséges volt a hivatalnoki rangsортáblázatok, vasúti sematizmus és almanachok, a MÁV Központi Irattárában megtalálható menekültügyi iratok, jelentések, naplószerű feljegyzések az első világháború utáni eseményekről (magyar és német nyelven) mellett, a MÁV sajtóanyagának kutatása is, kiegészítve a menekültüggyel kapcsolatos jelentések, statisztikák és egyéb szakirodalmak vizsgálatával. A tanulmány –terjedelmi korlátok miatt– nem tartalmazza a vasutasok és a köztisztviselők helyzetének összehasonlítását, illetve a sajtóanyag felhasználás a vasút szaklapjaira korlátozódott.

Menekült vasutasok az első világháború időszakában

Köztudott, 1914. július 28-án kitört az első világháború, amely döntő változásokat okozott mind a katonai, mind a polgári közlekedésben. Elindulnak az első vonatok Szerbia felé,³⁸⁰ tömeges csapatszállítás azonban csak augusztus 3-án vette kezdetét.³⁸¹

A háború következtében történő térbeli mobilitás a MÁV sajtóanyagában is megjelenik már az 1914-es évben, ám ekkor még csak a magánvasúti alkalmazottak meneküléséről tudósítanak a szaklapok. A vállalat próbálja alkalmazottait marasztalni szolgálati helyükön,

379 Példaként említeném Szűts István Gergely: Vasutas vagonlakók és a MÁV menekültpolitikája, 1918–1924. Múltunk. 4. (2012) 89–112.

A vasutas menekült kérdés egyik legjelentősebb problémájaként ismert vagonlakókról, Dékány István forgatott filmet, Csonka vágányon címmel, (MÁV Központi Irattár (MÁVKI) 511–48–91) amelynek kapcsán, Várpalotán rendeztek kiállítást, „A Vagonba zárt nemzet – a Magyar Királyi Államvasutak megszállása és kirablása és a magyar exodus 1918–1920” címen, melyet 2015.05.15-én nyitottak meg. – http://mandarchiv.hu/cikk/4135/A_Trianon_utani_vagonlakok_elete_filmen. 2015.10.06.

380 Az 1914/1915-ös forgalom a Frisnyák Zsuzsa által megtalált hadimenetrend alapján készített animáció: <https://www.btk.mta.hu/aktualis-main/605-frisnyak-zsuzsa-animacioja-a-bevonulokat-szallito-vonatok-első-ket-napi-mozgasarol>.

A kutatás háttéréről lásd bővebben: http://videotorium.hu/hu/recordings/details/9438,Tevszmek_es_tenyek. 2015.10.06.

381 A magyar vasút krónikája a XX. században. Szerk. Mezei István. Bp., 2009. 55.

az eltávozásukat csak felsőbbbségi engedéllyel tehették meg.³⁸² A MÁV sajtóanyagában a menekültkérdésről ezek után csak 1916-ban olvashatunk újabb tájékoztatást.³⁸³ A kérdéssel kapcsolatban nem maradt fenn ügyirat, mely részletesebb leírást adna a kérdésről.

1916. augusztus 28-án, a románok betörték Erdély területére,³⁸⁴ a román csapatok előrenyomulása miatt, elkezdtek a vonalakat kiüríteni, bár a magyar hadsereg ekkor rövid idő múltán még sikeresen kiverte a román csapatokat.³⁸⁵ A személyzet számára az üzletvezetőségek³⁸⁶ elhelyezkedési lehetőséget biztosíthattak. Akiket nem tudtak beosztani semmilyen munkakörbe, azokat az Igazgatóságra jelentették be, így az elhelyezésüket a vasút központi igazgatási szerve biztosította.³⁸⁷ A menekült vasutasok és hozzátartozóik illetményeinek és napidíjainak gyors folyósításának érdekében, jóléti bizottságok alakultak.³⁸⁸ Az 1916-os román előretörés után 1918-ban jelenik meg ismét a menekültek kérdése, kikről egyre gyakrabban írtak tudósítást. A kérdés egyre nagyobb kihívást jelentett a MÁV és az ország számára is.³⁸⁹ A megmaradt ügyiratok alapján is tudjuk, hogy IV. Károly király kéziratot küldött a miniszterelnökhöz 1918.01.13-án, melyben foglalkozott a vasutasok, köztük a tiszteket is érintő súlyos problémáról. Ennek alapján elrendelte, a tisztviselőket a katonai szolgálat miatt nem érhette hátrány, az előléptetéseket, kinevezéseket ugyanúgy érvényben kellett hagyniuk. Az önként bevonultaknál megvizsgálták az eseteket, ha nem lehet visszahelyezni korábbi állásába, akkor azzal egyenértékű beosztást kapott.³⁹⁰

A magyar vasutasok, ahogy Csikós Mihály fogalmaz, csodát műveltek a világháború időszakában. A megfeszített munkatempó mellett, azonban a szerb megszállás első jeleit is az alkalmazottaknak kellett elszenvedniük.³⁹¹

382 Vasút és Közlekedési Közlöny (továbbiakban:VKK) 145.sz. (1914) Melléklet 8., illetve MÁV Hivatalos Lapja. 68.sz. (1914) 491.p.

383 Lásd: MÁV Hivatalos Lapja 50.sz. (1916) 381., illetve VKK 102.sz. (1916) 306.

384 Románia 1916-ban lépett be a háborúba, augusztusban az antant hatalmakkal megkötött bukaresti titkos szerződésben jelentős területnövekedés igényét fektették le, melynek megszerzésében reménykedve történt az erdélyi betörés.– Romsics Ignác: A trianoni békeszerződés. Bp., 2007. 33-34.

385 Krónika i.m. 62.

386 A külszolgálat közvetlen vezetése és felügyelete céljából a vasúti hálózat az igazgatóságnak közvetlen alárendelve üzletvezetőségi csoportokra oszlik, melynek élén a miniszter által kirendelt üzletvezető állt. Az ötvenesztendőös államvasutak. Szerk. Halmos István, Bp., 1918. 77.

387 Hivatalos Lap 50.sz. (1916) 381.

388 VKK 102.sz. (1916) 306. A menekültek segélyezését lásd bővebben: Magyarországi rendeletek tára 1916. 51. évfolyam 1714–1718. A menekülők visszatelepítéséről lásd: Rendeletek tára 1916. 1740–1748.

389 Hivatalos Lap 61.sz. (1918) 513–514.

390 MÁVKI Személyzeti ügyek gyűjteményes iratai. SU 10049 Tisztviselők rangsora 1918. Oszályvezetői példány (1918. július) XXXVIII. kiadás. Melléklet.

391 *Csikós Mihály: A magyar vasutasok történetének fontosabb közlekedés- és gazdaságpolitikai eseményei 1915-től 1944-ig* In. Magyar vasúttörténet 1915-től 1944-ig. 5. kötet. Főszerk. Kovács László, Bp., 1997. 25–27.

Az első világháború utáni általános helyzetkép

1918 év végére a villámháborús stratégia összeomlott, a Monarchiának határai védelmére kellett berendezkednie, ennek következményeképpen, össze kellett hangolni a katonai és a polgári forgalmat. A háború végéig folyamatos volt a szállítás a hadművelleti területekről a hátországba, illetve két hadművelleti terület között, például a menekültvonatok, fogolyvonatok, et cetera révén. A katonai és polgári közlekedést ugyan sikeresen összehangolták, a fegyverszünetek után azonban a forgalom irányítását az antanthatalmak megbízottjai vitték véghez.³⁹²

1918. november 3-án Padovában aláírták a fegyverszünetet, amely csak a délnyugat demarkációs vonalat állapította meg, ám megparancsolta a háború alatt megszállt területek kiürítését.³⁹³ 1918. november közepétől a győztesek nem tárgyalni, hanem diktálni akartak. 1918. november 9-én megalakult a Román Nemzeti Tanács (Budapesten, Arad székhellyel), amely felszólította a kormányt, hogy adja át a magyarországi román területek feletti hatalmat nekik. Követelésüket az USA kormánya jóváhagyta, így a román haderő benyomult Erdélybe. December 1-én kimondták a kívánt területek elszakadását és Romániával való egyesülését. A szerbek sem tartották be a belgrádi fegyverszünetet, az általuk elfoglalt területen is megtörtént a magyar közigazgatás felszámolása, eredményeképpen november 25-én a Szláv Nemzeti Gyűlés kimondta a dél-magyarországi vármegyék Szerbiához való csatlakozását.³⁹⁴

Az összeomlásért többek között az alábbi tényezőket említették: vonalak elfoglalása, illetve megrongálása, magyarellenos atrocitások, tömeges elbocsátások, menekülthullám, katonák, foglyok utaztatása, amely a helyükön maradt alkalmazottaktól ember feletti teljesítményt követelt.³⁹⁵ Az alábbiakról olvashatunk részletesebben, az 1918 decemberétől a MÁV megmaradt naplószerű feljegyzései által nyomon tudjuk követni a MÁV nehézségeit napokra lebontva.³⁹⁶

392 Nagy Tamás: A Monarchia vasútjai az első világháborúban. In. „... Kedves bajtársaim kös-sétek be sebem” A nagyháború emlékezete. Szerk. Kiss Gábor–Vincze Gábor. Ópusztaszer–Szeged, 2015. 145–167.

393 Romsics: i.m. 62.

394 Salamon Konrád: Az őszirózsás forradalomról és az első köztársaságról – Harag és elfogultság nélkül. Bp., 2010. 60–95.

395 Nagy: Monarchia vasútja i.m. 168.

396 Sajnos, a naplóból nem maradt fenn az összes kötet. Így az eseményeket 1918. októbertől helyett, csak 1918. december elsejétől tudjuk rekonstruálni 1919. december végéig. MÁVKI Naplószerű feljegyzések NF 1001–1003.

Találkozás a megszálló hatalmakkal

„Mindenki maradjon a helyén és tegye le a megszálló hatalomra a hűségeskü³⁹⁷.³⁹⁸ A magyar kormány kezdetben a fentebbiekben olvasható üzenetet adta ki minden MÁV dolgozónak a háború lezárójával 1918 év végén, amelyet a későbbiekben az alábbiak szerint módosított: „A megszállt területeken csak olyan vasutas tegye le a hűségeskü³⁹⁷, aki garanciát kap írásban, hogy soha ki nem utasítják a megszállt területről, akkor lett volna valami értelme a letett eskünek. De csak azért tegyék le, hogy ellenük annál jobban eljárhassanak, ha magyar hazához szívünkben ragaszkodnak: ennek semmi értelme sem volt.”³⁹⁹

Mi okozhatta a disszonanciát és hogyan viszonyultak egymáshoz a magyar közegek a megszálló hatalommal? A naplószerű feljegyzésekben olvashattunk a megszálló hatalmak által okozott atrocitásokról, kijelentésekről, tettekről, melyek hozzájárulhattak a menekült-hullám megindulásához, példaként említeném a Marosvásárhelyen történeteket. December 5-én az egyik román felügyelő az alábbi kijelentést tette: „közleménye még ne tekintessék hivatalosnak”. De megjegyezte, hogy „Magyarország „Erdély” részének Romániához való csatolása már befejezett tény és ezen vonal kezelését rövid időn belül a román vasutak fogják átvenni.” Ígéretet tettek az összes alkalmazott átvételére a jelenlegi illetményeik mellett, sőt ha aránylag kisebbek volnának, mint a román vasutasoké, akkor felemelik, illetve eddigi jogaikat is biztosítják, mind emellett tárgyaltak arról, hogy az alkalmazottakat semmilyen atrocitás nem érhetne.

A csehszlovákok is egyre jobban előrenyomultak, következményeképpen az alkalmazottak olyan táviratokat küldtek az Igazgatósághoz, melyben tudósítottak a csehszlovákok által felmondott fegyverszünetről, illetve a Pozsony, Dvényújfalú–Marchegg vonal veszélyeztetéséről.⁴⁰⁰ December 19-én a csehszlovák–magyar demarkációs vonal a Duna–Ipoly–Ung vonal lett. 1918. december 29-én, Kassa megszállása után, hasonló sors várt Pozsonyra is. A csehszlovákok a két város megszállásával, szintén megsértették a padovai és a belgrádi fegyverszünetet is.⁴⁰¹ A problémát súlyosbította, a táviratok alapján a megszálló csehszlovák csapatokkal szembeszállni nem volt szabad, illetve az általuk elfoglalt területeken dolgozó alkalmazottak közül csak azokat foglalkoztatták a továbbiakban, kiknek ahogy az irat fogalmaz „tót” nyelvtudásuk volt. A kérdés megoldására Pokorný vezérkari százados tett kísérletet, aki hozzájárulást kért a Budapest Balparti Üzletvezetőségtől egy

397 Az 1914. évi XVII. tc. 9. paragrafusa alapján minden állandó alkalmazottnak hűségeskü kellett tennie szolgálati főnökének, különben úgy értelmezik, mintha lemondott volna a szolgálattételről. – <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=7273> 2015.10.15.

398 Miklós Imre: A magyar vasutasság oknyomozó történelme. Vác, 1937. 728.

399 Miklós.: Oknyomozó i.m. 728.

400 MÁVKI – Magyar Államvasutak - Naplószerű feljegyzések 2. kötet 1918. december. MÁVKI NF 1001 26–29.

401 Salamon: i.m. 60–95.

vasúti liga szervezéséért, mivel ekkor már tudomása volt, hogy a Miskolci Üzletvezetőség folyamatosan üritette ki állomásait, ezzel egyre több menekült létkérdését kellett volna megoldania a MÁV-nak, illetve a kormánynak. Vázsonyi Jenő MÁV elnök még azzal nyugtatta alkalmazottait 1918. december 7-én, hogy a megszállók által okozott károkért, ingóságokért felelősséget vállal és az okozott károkat a kormány megtéríti, a súlyosbodó helyzet azonban egyre nehezebbé tette az ígéret teljesítését.

A szerbek is folyamatosan előrenyomultak a többi antant hatalomhoz hasonlóan, több atrocitásról is beszámolnak a feljegyzések, például Tary Béla kalauzt egy szerb fiatal azzal vádolta, hogy szerb ellenes jelszavakat skandált: „szerbeket majd kizavarjuk”. Egy szerb főhadnagy és két szerb közkatonára révén visszatartotta és a szerb hatóságok elé állította. A kalauz tagadott, a nagyikikindai szerb nemzetiségű csendőr tájékoztatta: „többé ilyet ne tegyen, mert a vasút most már az övék és ők fizetik a személyzetet.”⁴⁰²

Kétségbeesés és létbizonytalanság

A megszállás okozta kétségbeesések is olvashatóak a naplókban, amelyek arról tanúskodnak, hogy maguk az alkalmazottak sem tudták mi is lesz a sorsuk: „*A forgalom ellenőrzésére kirendelt cseh–szláv hivatalnok felszólított minket, ha továbbra is maradni óhajtunk, tegyük le a cseh szláv nemzetnek az esküt. Kérek utasítást, miként cselekedjünk? Milyen biztosítékot nyújt a felsőbbségünk eddig élvezett jogunk megvédésére. Kérünk sürgős választ, mert csak 24. órai gondolkodási időt kaptunk.*” A személyzet megtartásával kapcsolatban a következő táviratban ez olvasható egy Winkler nevű hivatalnok tájékoztatása alapján: „*figyelmeztessék a személyzetet, hogy csak abban az esetben veszik át, ha rövid időn belül a tót nemzeti tanácsnak az esküt leteszik és kötelezik magukat, hogy hat héten belül a tót nyelvet elsajátítják, megkérdeztem, hogy az elmenni szándékozó vasutasoknak a szabad elköltözése biztosítva lesz-e? Egy napibéresen kívül az összes alkalmazott távozni kényszerült, mihelyt a forgalom lebonyolítása biztosítva lesz, Miskolc irányába távozni fognak.*” A válasz a következő volt: „*Nyílt kényszernek engedve a személyzet az esküt a csehszlovákoknak leteheti.*” A szolgálati és illetményszabályzat által biztosított jogokat a MÁV fenntartotta, arra az időre, amíg szolgálatukba vissza nem tértek.

A helyzet kapcsán Jászi nemzetiségügyi miniszternek címzett a Tót Népköztársaság Központi Intéző Bizottsága egy iratot 1918. december 20-án, melyben olvashatunk a felvidéki vármegyék helyzetével kapcsolatos nehézségekről. A bizottság részletezte a cseh megszállás miatt akadozó forgalmat, a szénszállítással kapcsolatos illúziókat, a menekülni kényszerülő vasutasok és köztisztviselők lehetőségeit, et cetera. A helyzetet súlyosbította, a csehek árukat tulajdonítottak el, míg a magyar állam tétlen volt a nemzetközi állapotokat zavaró értelmezések miatt. A vasutasok szerettek volna a keleti és a nyugati tót vármegyékbe a közlekedésben jártas államtitkárt látni, aki intézkedett volna az említett esetekben, illetve

402 MÁVKI Naplószerű 2.kötet i.m. 26–102.

kapcsolatot keresett volna a cseh csapatok parancsnokságával a szén behozatal és az élelmi-szerszállítás ügyében. December 21-én az Igazgatóság egyre jobban érzékelte a súlyos helyzetet, kijelentette: „*Magyarország területe nagymértékben megkisebbedni fog, új műhelyekre nem lesz szükség.*”

A csehszlovákok esetében ugyan voltak tárgyalások Zsolnán, ahol a Miskolci Üzletvezetőség előtt, Stodola a csehszlovák hatalom egyik képviselője kijelentette: „*A cseh-szlovák csapatok által megszállott vonalak nem tekinthetők többé a magyar államvasút vonalainak, mert azok a cseh-szlovák köztársaság birtokába mentek át. [...] E vonalak személyzetét azoktól eltekintve, akik ott maradni nem akarnának, vagy akik a cseh-szlovák köztársaságnak nem felelnek meg, hajlandó szolgálatukba átvenni. A személyzettől engedelmességi fogadalmat kérnek ki, ami nem jelenti azt, hogy az illetők egyben a cseh-szlovák köztársaság állampolgárai. Azokról az alkalmazottakról, akik az engedelmességi fogadalmat leteszik, a legmesszebbmenő módon hajlandók gondoskodni, azokkal azonban, akik a fogadalmat le nem teszik és szolgálatukba nem állnak, tovább nem törődnek, de a Magyarországra való átköltözést ezek részére hajlandók lehetőségessé tenni.*” [...] A nyelvvel kapcsolatban megjegyezték:⁴⁰³ „*A személyzethez csak német nyelven szabad beszédet intézni. [...] A személyzet általánosságban a cseheket nem kívánja szolgálni, de a többség közvetlen érintkezése útján annyira megnyugtatható, hogy helyét egyelőre elhagyni nem fogja.*” A vezető állásban lévőeket a cseh-szlovákok valószínűleg mind ki fogja cserélni.⁴⁰⁴

A nyelvi kérdés mellett jelentős nehézséget jelentett a bérek kifizetése, illetve a létminimum biztosítása, ennek érdekében az első kérvények az Igazgatóság felé, már 1918. novemberében megíródtak.⁴⁰⁵ November 26-án a horvátok vonalak állomásairól menekült alkalmazottak küldték el levelüket Pécsről, mivel az Igazgatóság nem intézkedett még napidíjuk, illetve segélyezésük rendezésének ügyében. Az Igazgatóság a gyorsabb ügyvitel érdekében soron kívül intézendőnek nyilvánította az ehhez hasonló kéréseket.⁴⁰⁶

403 A vasutasokkal kapcsolatos nyelvi kritériumokról és a vasúti tisztviselők nyelvi összetételéről lásd: Cserhádi Katalin: A Vasúti Tisztképző Tanfolyam hallgatóinak társadalmi összetétele 1887–1890 között. In: Nemzet és kisebbség. Társadalomtörténeti változások a XIX–XX. században. Szerk. Bóna László–Hajdú Anikó. Komárom, 2014. 129–149.

404 MÁVKI Naplószerű 2.kötet i.m. 102-230.

405 A kérvények, táviratok küldésének egyre gyakoribbá válásához a román csapatok előretörése is hozzájárult, akik november 17-től egyre jobban törtek előre. – Szűts István Gergely: i.m. 91.

406 MÁVKI DNR 18/1918/33601 ügyirat: A horvát vonalakról menekült személyzet napidíja tárgyában., illetve MÁVKI DNR 34514/1918 ügyirat: Horvátországi menekültek kérelme, kereskedelmi miniszterhez gyors segélyezés iránt.

Az első fennmaradt létszámkimutatás 1918. december 10-i dátummal maradt fenn, ebben a MÁV Igazgatósága elrendelte az egykori Zágrábi Üzletvezetőség területéről elmenekült alkalmazottak bejelentését,⁴⁰⁷ melyet a Pécsi Üzletvezetőség Forgalmi Főosztálya vezetett.⁴⁰⁸ 1918. december 18-án az Igazgatóság már rendelet formájában tájékoztatta az üzletvezetőségeket, miszerint létszámkimutatást kellett küldeniük a területükön tartózkodó menekültekről. Az irat tartalmazta: a menekült vasutas teljes nevét, illetve melyik üzletvezetőség területére menekült, áthelyezését azonban az Igazgatóságnál is jelentenie kellett.⁴⁰⁹

Az első konkrét rendelkezés azonban, csak 1918. december 24-én történt,⁴¹⁰ Vázsonyi államtitkár által. Az S.H.S. Államvasutak Zágrábi Vezérigazgatóságának területéről a Magyarországra való visszaköltözés körüli eljárás szabályozásáról adott ki rendelkezést. A kölcsönös megállapodás alapján, az egykori MÁV alkalmazottak ingóságait, élelmiszereiket, terményeiket, állataikat, tüzelőanyagukat díjmentesen szállították, illetve átköltözési átalányt is kaptak, amely még a nyugdíjasokat is megillette. A személyzet, amely a megváltozott viszonyok folytán november 16-áig bezárólag szolgálati helyüket elhagyva, Magyarországra kérték áthelyezésüket, így véglegesen elköltözöttnek tekintették őket. Azok a MÁV alkalmazottak, akik a S.H.S. Vezérigazgatóságának területén dolgoztak november 16-a után, de vissza akartak költözni Magyarországra, át kell helyeztetniük magukat, amely csak fokozatosan mehetett végbe. Az ügyintézés csak akkor indulhatott meg, ha már volt utódja a posztra, illetve a szükséges dokumentumokat a Vezérigazgatóság illetékes osztályaihoz hivatalosan is eljuttatta vagy bemutatta, így a végleges elköltözéshez is megkaphatta az engedélyt. A szükséges dokumentumokról is megegyeztek a menekültek kapcsán, amelyek az alábbiak voltak: Zágrábi Vezérigazgatóság által kiállított névre szóló igazolvány, névre szóló útlevél (a Zágrábi Vezérigazgatóság közreműködésével a nemzeti tanács vasútügyi biztosa által aláírt okmányt fogadtak el), élelmezési biztostól beszerezett kiviteli engedély, díjmentes szállítási utalvány, illetve szükséges volt a díjmentes utazáshoz a szabadjegy is.⁴¹¹

407 A Horvátországból Magyarországra menekülő vasutasok részletesebb elemzését egy konkrét példán keresztül, lásd: A horvátországi vasútvonalak evakuálása 1918-1919-ben. (Orning Antal átlomásfőnök kálváriája): http://static.mav.hu/sites/default/files/upload/page/honap_dokumentuma_mav-os_menekultek_1918-1919_0.pdf– 2015.10.12.

408 A dokumentum tartalmazta: a menekült nevét, rangját, régi beosztási helyét, ideiglenesen hol teljesített szolgálatot, melyik idegen üzletvezetőség területére hivatalos (a pályaudvar, állomás, ahová menekült), holt nyert végleges beosztást, családi állapotot. – MÁVKI digitálisan rögzített (továbbiakban: DNR) 18/1918/35823 ügyirat: Igazgatóság az idegen üzletvezetőségektől elmenekült és itt elhelyezett személyzet bejelentését elrendeli.

409 MÁVKI DNR 18/1918/37512 ügyirat: Ig. A.I: Létszámkimutatást kér a menekültekről.

410 Ugyan korábban már működött az Országos Menekültügyi Hivatal (OMH) előtt, a MÁV által szervezett saját szerv, illetve a vasutasok által szervezett Vasúti Szindikátus is megszerveződött 1918. november 25-én, de a menekültek elhelyezése így is jelentős logisztikai problémát okozott. – Szűts: i.m. 98.

411 Hivatalos Lap. 70. sz. (1918) 642.

A menekülésben lévő személyek segélyüket azon az állomáson kapták meg, ahol az illető menekült nyilvántartásban volt, külön díjazásban részesültek, akik a munkaidőn felül teljesítettek szolgálatot,⁴¹² amely munkavégzés egyre specifikáltabb volt.⁴¹³

1919 januárjában már el volt döntve Magyarország háború utáni helyzete,⁴¹⁴ a fennmaradt iratok alapján ettől az évtől kezdve az Igazgatóságra folyamatosan fel kellett terjeszteni, minden héten a jelentéseket, melyek tartalmazták a menekültek számát, ágazatok szerinti megoszlását, beosztását, rangját.⁴¹⁵ Egyre gyakoribbá váltak az alkalmazottak átköltöztetésével, elhelyezésével kapcsolatban írott kérvények is.⁴¹⁶

A menekülés és az ügyintézés problematikája

Az üzletvezetőségek befogadó képessége azonban határos volt, főleg, ha az üzem területe a megszálló hatalmak területi követelése közé tartozott, ilyen volt például Szabadka esete.⁴¹⁷ 1919 januárjában az üzletvezetőség visszaküldött minden személyes iratot, indokként a saját fölösleges alkalmazottainak problémájára hivatkozott. A kérelmezők két lehetőség közül választhattak, az egyik, beletörődnek a döntésbe, esetleg egy másik üzletvezetőséghez kérik áthelyezésüket, a másik, levelet írnak személyes kérésükkel, melyben például a családi múltira hivatkoztak: *„Tekintetes Üzletvezetőség Szabadka. Alulírott azon alázatos kérelemmel járulok a Tekintetes Üzletvezetőség kegyes színe elé, hogy Horvát országból való menekülésem alkalmával Szabadka állomáson illetőleg, annak közeli környékében alkalmazni kegyeskedjék. Kérésem támogatására bátor vagyok felhozni, hogy szabadkai illetőségű vagyok és szüleim is Szabadkén laknak és így megélhetésem is könnyebb lenne. Szakvizsgáimra való tekintettel fel-
említeni, hogy távirda szakvizsgát sikeres eredménnyel letettem ellenben forgalmi vizsgám eredményét ezideig még nem kaptam tehát annak eredménye előttem ezideig ismeretlen. Kérésemet megismételve vagyok a tek. Üzletvezetőségnek. Pécs, 1918.nov.12-én alázatos szolgálja: Arnold Károly – áll. felv. jelölt.”*⁴¹⁸

412 Hivatalos Lap. 61.sz. (1918) 513-514.

413 Külön felügyelőt bíztak meg a Budapesti–Központi Üzletvezetőség Általános Osztályáról, akinek feladata a fogolytáborokban elhelyezendő menekült vasúti alkalmazottak ügyeinek központi intézésével meg. –Hivatalos Lap. 26.sz. (1919) 103.

414 Bryan Cartledge: Trianon egy angol szemével. Bp, 2010. 65.

415 MÁVKI DNR 387/1919 ügyirat: Igazg.: Menekültekről felterjesztendő heti jelentések trb., 3585/1919, 2941/1919, 2321/1919, 1510/1919 ügyiratok: Heti jelentés a menekültekről.

416 A teljesség igénye nélkül: MÁVKI DNR 3468/1919 ügyirat: Igazgatóság: A.I.: Menekültek elhelyezése tárgyában, 5958/1919 ügyirat: Ideiglenesen a menekült személyzet áthelyezése, 21857/1919 ügyirat: Állomás Határrendőrség Köpcsény. Cseh-szlovák területéről érkező 30 kocsis vasutas menekült, 17843/1919 ügyirat: Bpest. Központi Üv. Menekült alkalmazottak áthelyezését kéri., etc.

417 Romsics: i.m. 86–88.

418 MÁVKI DNR 1636/1919 ügyirat: Szabadkai Üzletvezetőség. Több menekültet nem vesz át.

Osztályközi értekezleten történt egyeztetések alapján, a menekült alkalmazottak foglalkoztatása és az államvasutak bevételeinek fokozása érdekében, a MÁV, illetve a magyar kormány is kérte az üzemek személyes hátrányok nélküli átvételét a megszálló hatalmaktól,⁴¹⁹ amely azonban nem következett be.⁴²⁰

A megszállt területekről menekülők zárt szállítmányokban utaztak. Ügyeiknek az ellátására kirendelt kormánybiztos révén elrendelték, ha zárt szállítmányban menekülteket szállítanak Budapestre, az állomáson, ahol beléptek be kell jelenteni az érkezést a Keleti pályaudvar kirendeltségéhez, illetve a MÁV menekülők ügyeinek központi vezetőségét is tájékoztatni kellett, táviratban fel kellett tüntetniük, hány kocsival, hány család utazott.⁴²¹

A menekült vasutasok elhelyezése, –ahogy a fentebbiekben olvashattuk– a megszállt területekről egyre nagyobb problémát okozott. Különösen a csehek kíméletlen megszállása miatt menekülni kényszerült alkalmazottak és családjaik elhelyezése és ellátása érdekében történtek előrelépések a MÁV Igazgatóság által. Ideiglenes elhelyezésükről külön bizottság döntött.⁴²² A felvidéki⁴²³ menekültek számára külön tájékoztató irodát állítottak fel, melynek célja volt, a csehszlovákok által kiutasított vagy a megszállt területekről menekült községi, városi, vármegyei alkalmazottak ügyeinek intézése, illetve a megszálló csapatok általi bántalmazásokról, kiutasításokkal kapcsolatos információk szerzése.⁴²⁴ A helyzet a románok által megszállt területeken is súlyosbodott, Apáthy Erdély kormánybiztosának jelentése alapján tudjuk, a románok mindenhol saját impériumot rendezték be, a tisztviselőkkel letetették a hűségesküket. A hűségeskü kérdésével kapcsolatban: „*A minisztertanács elhatározta, hogy mindazon a megszállt területeken visszamaradt magyar tisztviselőkkel szemben, akik a hűségi eskü megtagadása miatt állásukat veszítették, a magyar állam a járandóságok további kiutalása és kifizetése tekintetében teljes garantiát vállalt.*”⁴²⁵

419 A kérés be nem tartásáról az alábbi statisztika szolgál bizonyítékkal: A Felvidéken és az Erdős Kárpátokban egy prágai jelentés alapján összesen 3463 tisztviselőt elbocsátottak el, akik közül 1711 vasutas.–VKK 26.sz. (1921) 136.

420 VKK 14.sz. (1919) 42.

421 Hivatalos Lap. 80.sz. (1919) 354.

422 VKK 14.sz. (1919) 42.

423 A korabeli sajtó anyagában olvasható kifejezés, mely szóhasználatot jelen tanulmányunkban is alkalmazunk.

424 Hivatalos Lap. 70.sz. (1919) 308., illetve MÁVKI DNR 178961/919 ügyirat: A felvidéki menekülteket tájékoztató iroda felállításáról.

425 MÁVKI – Magyar Államvasutak - Naplószerű feljegyzések 5. kötet. A fegyverszüneti bizottságnak az ellenséges megszállásokkal kapcsolatos vasútzemeli vonatkozású tárgyalásairól és egyéb bizalmas jellegű ügyekről. 1919 január. MÁVKI NF 1001. 28-51.

A horvátországi menekültek után Erdélyből is jelentős menekülthullámról számoltak be a táviratok, 1919 február második felétől, emiatt a vasúti pályák és az állomások felügyelet nélkül maradtak.⁴²⁶ A helyzet tarthatatlanná vált: az erdélyi MÁV vonalakat erőszakosan birtokba vették a románok, illetve a CFR⁴²⁷ a személyzet ellátásáról nem gondoskodott, így megszegte ígéretét. Februárra már nem fizettek illetményt, nem volt fizetés, illetve háborús pótlék, leszerelési segély. Az alábbiakat áprilisra sem biztosították, csak abban az esetben kapták volna meg, ha belépnek a CFR kötelékébe és fogadalmat tesznek. A döntés határideje február 5-e volt, ha nem írták alá, akkor fegyveres erővel távolították el őket. A táviratot a népköztársasághoz hűnek maradni eltökélt erdélyi MÁV vasutasok néven címezték az Igazgatóságnak. Az Igazgatóság az ügyben tétlen volt, hiszen egyre több személyes panasz érkezett, miszerint az erdélyi magyar vasutasokat kezdték kiéheztetni. Illetményt, fizetést továbbra sem biztosítottak a román hatóságok, addig, amíg a magyar vasutasok egyenként alá nem írták a román „impérium” önkéntes elismerésére vonatkozó nyilatkozatot. Több panasz is érkezett az állomások személyzeteinek internálásáról, illetve azok erőszakos atrocitásaikról is, román részről. Hasonló panaszokat tettek, a csehek által megszállott területen visszamaradt magyar személyzetek is a kifizetés elmaradása miatt. A csehszlovák tisztviselők ugyan ígéretet tettek a kifizetésre, ennek feltétel azonban az volt, hogy kapjanak egy lajstromot az alkalmazottakról, amit elvittek Zsolnára, de a cseh minisztertanács mindezt érvénytelennek minősítette. A február havi illetményt, csak az kaphatta meg, aki a csehek mellett határozza el magát. Akik nem egyeztek ebbe bele, azoknak a megszállott területet családjukkal együtt okvetlenül, véglegesen el kellett hagyniuk, mert ellenesetben őket el fogják zárni. Arról nincs tudomásuk, hogy a februári fizetésüket megkapják vagy sem. A szerbek által okozott atrocitások miatt az alkalmazottak sztrájkoltak, ennek következtében 400 vasutas letartóztattak, 40-50 ember megbotoztak, éheztettek, szomjazzattak. Hasonló eset történt Zomborban is, példát próbáltak statuálni, ha nem dolgoznak, akkor főbelövetéssel fenyegettek, a kényszer hatására a munkát megkezdtek. Az egyik szerb parancsnok a jugoszláv államnak teendő esküre próbálta kötelezni a dolgozókat zsarolás útján, azzal fenyegetve, hogy a demarkációs vonalon túlra szállítja őket az ingóságai nélkül. Temesvárott a bizalmi emberek javasolták a személyzetnek, hogy mindenki meneküljön, aki csak tud.⁴²⁸

426 MÁVKI – Magyar Államvasutak - Naplószerű feljegyzések. 7. kötet. A fegyverszüneti bizottságnak az ellenséges megszállásokkal kapcsolatos vasútiüzemi vonatkozású tárgyalásairól és egyéb bizalmas jellegű ügyekről. 1919 február-március NF 1001. 85.

427 Román állami vasúttársaság.

428 MÁVKI – Magyar Államvasutak - Naplószerű feljegyzések. 8. kötet. Az ellenséges megszállások következtében a vasút üzemi szolgáltatásban és igazgatásában előidézett nehézségekről, jogtalan és erőszakos beavatkozásokról és az államvasutak tiltakozásairól 1919. február- március 1-21. NF 1001. 4-171.

A csehszlovákok által megszállt területeken szolgálatot teljesítőket is jelentős megpróbáltatások érték. Több panasz is érkezett az Igazgatóságra, a megszállott területen (csehszlovák) élelmezésükről senki sem gondoskodott. A demarkációs vonalon keresztül élelmiszerek kivitele nem volt engedélyezett, a közélelmezésbe a csehek nem engedtek beleszólást, az üzletvezetőségek sem tudták a problémát orvosolni. A miskolci és balparti üzletvezetőség bejelentette, hogy a csehek a megszállott területeken maradt vasúti személyzetet a hűség eskü letételére akarták kényszeríteni, mely ellen heves tiltakozását fejezte ki az Igazgatóság, mondván nem engedhető meg az ilyen követelés, aki leteszi, az az állampolgári esküt szegi meg, illetve a magyar állam is próbálta biztosítani őket, hogyha nem teszik le az esküt és továbbra is a Magyar Népköztársaság hívei maradnak, illetményeiket továbbra is folyósítják, nem lehet számukra kedvezőtlen az ellátás. Engedelmességi fogadalmat tehettek, ami-ben szolgálatukat becsületesen látták el, illetve ezáltal együttműködtek a megszállókkal.

Márciusban azonban már a csehek az általuk megszállt területekről a vasutasokat tömegesen kiutasították. A kormány megkapta Vix alezredestől a békekonferenciának javasolt határvonalat, mely Szatmárnémeti, Nagyvárad, Szeged vonalat jelentette, kiegészítve egy semleges zónával, amely vonalban francia megszállás lett volna. A kormány állítása szerint Vix alezredes úgy nyilatkozott, hogy az új demarkációs vonal egyben már a politikai határvonal is. A március 22-ei események után, 23-án kormányváltás következett be a háborút veszített országban, Tanácsköztársaság kikiáltása miatt, a fegyverszüneti bizottság és a szövetségesek katonai missziója között megszűnt a tárgyalás. A politikai változások miatt a Szövetségesek katonai missziója Budapestről távozott. A béketárgyalásra vonatkozó anyagokat a fegyverszüneti bizottság elé terjesztették, majd felfüggesztette működését.⁴²⁹ A Magyarországon történt események mellett, zajlott le a magyarkérdés plenáris vitája Trianonban.⁴³⁰

A menekültügy kezelésében egyre jelentősebb előrelépések voltak megfigyelhetők, a menekült vasutasok ügyeinek egységes intézése és irányítása érdekében megszerveződött: A Magyar Államvasúti Menekülők Ügyeinek Központi Vezetősége, mely a menekült alkalmazottakra vonatkozó ügyeket közvetlenül irányította.⁴³¹ A Vasutas Szindikátust feloszlatták 1918.10.20-án. A szolgálati rendtartás alapján (1914. évi 17.tc. 29.par.) a belügyminiszterrel egyetértésben a bizottság feloszlását kérték. A Szindikátus által gyűjtött pénzt, külön bizottság kezelte: "A megszállott területekről menekült vasutasok segélyező bizottsága" néven.⁴³²

429 MÁVKI – Magyar Államvasutak - Naplószerű feljegyzések. 9. kötet. Az ellen-séges megszállások következtében a vasút üzemi szolgálatában és igazgatásában előidézett nehézségekről, jogtalan és erőszakos beavatkozásokról és az államvasutak tiltakozásairól (proletárdiktatúra) 1919 március 21-1919. április 30. NF 1002 25-27.

430 Romsics: i.m. 98.

431 Hivatalos Lap. 74.sz. (1919) 320.

432 VKK 10.sz. (1920) 36.

A menekült alkalmazottak a volt szolgálati helyükről való távozáskor, illetve kiutasításuktól számított 30 napon belül az elhelyezésükre illetékes igazgatóságnál – menekültek ügyeinek központi vezetőségénél (Bp. Andrássy út 75. III. emelet 2/a) az összes igazoló okmányukkal jelentkezniük kellett. Megtörtént eset kapcsán olvashattuk, hogy egy menekült egyik állomásra való megérkezése után csak fél évvel jelentkezett az igazgatóságon, mert az állomásfőnök nem tájékoztatta az ügyintézés menetéről.

Az 1920-as évben a kérdés könnyebb kezelése és a pályaudvarok túlszűfolttsága⁴³³ érdekében az OMH belépő, gyűjtő és belső körzeti állomásokat jelölt ki. Belépő állomások voltak, a demarkációs vonalon innen fekvő első állomások, feladata az információszerzés volt: honnan-hová utaztak, illetve a budapesti állomásokra utazó menekültek továbbítása volt. Erre azonban csak azoknak volt lehetősége, akik igazolni tudták, hogy az OMH vagy államvasúti menekültről van szó. A döntést a MÁV Igazgatósága hozta meg.

Az úgynevezett gyűjtő állomások⁴³⁴ feladata a menekültek kocsijainak a begyűjtése, irányonkénti szétválasztása, illetve az irány megválasztása után annak továbbítása volt a kijelölt állomás, pályaudvar felé.

Kialakítottak belső körzeti állomásokat⁴³⁵ is, amely települések a budapesti főpályaudvarok túlszűfoltolásának a megelőzésére voltak hivatottak. Megszervezésük célja a logisztikai feladat mellett, az állandó információgyűjtés volt a gyűjtőállomásokról. Ha a menekültnek volt úgynevezett lakásigazolványa, akkor mehetett Budapestre azonban, ha nem volt, akkor a belső körzeti állomásokon kellett tartózkodnia.⁴³⁶

A menekülthullám megoldása érdekében 1921-ben született újabb, szigorúbb rendelet, mely jelentős változásokat okozott a menekültek körében. A megszállott területekről a magyar közigazgatás alatt álló területre menekült MÁV alkalmazott általában szolgáltatást már nem nyerhetett, helyette havi segélyben részesült, ha igazolta, hogy a nem magyar területen való tartózkodását az idegen közigazgatás lehetetlenné tette, az igazolást a Beköltözőket Ellenőrző Kirendeltség (BEK) vizsgálta.

Ha már a MÁV ideiglenesen alkalmazta, jelenlegi beosztását megtarthatta. Ha nem jelent meg a beosztott állásában, akkor törölték és elbocsátották, kivételt képezett, ha igazolta, hogy mindez betegség miatt vagy önhibáján kívül történt, az elhelyezésükről a lakásügyi hatóság döntött.

Segélyezésük érdekében, igazolniuk kellett, az engedéllyel történő beköltözést. Az összeg mértéke megegyezett azzal a fizetéssel, melyet abban az időpontban kapott, még az állomáshelye nem magyar közigazgatás alá került. Attól a naptól kezdve volt jogosult, amely

433 A budapesti pályaudvarok túlszűfolttságáról már 1919. januárjától érkeztek a panaszok az Igazgatósághoz.–MÁVKI Naplószerű 5.kötet. i.m. 29.

434 Miskolc, Békéscsaba, Szajol, Kecskemét, Újdombóvár, Dunakeszi–Alag, Bruck– Királyhida

435 Dunakeszi–Alag, Hatvan, Szajol, Cegléd, Újdombóvár, Komárom

436 Hivatalos Lap. 76.sz. (1920) 508-509.

naptól az Igazgatóságon jelent meg, ha arra a hónapra már kapott illetményt, a BEK-nél kellett jelentkeznie, különben nem kapta meg. Papírral kellett igazolni a fizetést, melynek 80%-át kapták meg. Ha nem volt papírja, mellyel igazolni tudja magát, akkor visszahonosító végzést kell felmutatni különben, kiutasították. A menekült segélyes alkalmazottat nem helyezhették át szolgálati főnökségekhez, helyette inkább letelepítették az általa választott helyen, ahol a MÁV Igazgatóság tartotta nyilván.

A menekült vasutas ahhoz az állomáshoz tartozott, amely az általa lakott településhez a legközelebb esett. Az alábbi állomás intézte a kedvezményes ellátást, illetve az arra jogosultak számára az egyéb kedvezményeket (utazási, betegpénztári ellátmány, tüzelő-és világítóanyag). Minden szolgálati bejelentést is ezen az állomáson kellett megtennie.

A segélyes alkalmazottat csak akkor lehetett valamilyen beosztásban alkalmazni, ha a létszámmegszabásban üresedés volt, a döntés joga az Igazgatóságot illette meg. Menekült nyugdíjasok, nyugbérések, özvegyek, árvák esetében a BEK határozatának bemutatása volt szükséges. A megszállás előtt megállapított állapotok alapján jelentkeznie ott kellett, ahol le akart telepedni, a segély a jelentkezést követő hó első napjától volt folyósítható. Akik a megszálló hatalmak személyzeti intézkedéseit el nem fogadták, ezáltal menekülésre voltak kényszerülve, jelentkezniük kellett az Igazgatóságon.

Ha a családfő meghalt időközben, de a családnak volt BEK engedélye, akkor is ugyanúgy kell intézkedni a közegeknek, mintha az adott illető élne. A helyzetet addig tartották fenn, míg el nem foglalták lakásukat. A visszamaradt alkalmazottakat és családtagjait a MÁV már nem tudta segíteni, számukra az egyetlen lehetőségként a megszálló hatalomhoz való alkalmazkodás jelentette. A megszállott területekről a magyar közigazgatás alatt álló területre átköltözötteknek semmilyen költséget nem kellett fizetni.⁴³⁷

Az 1915-től életbe lépett rendeletet, mely a menekült vasúti és állami alkalmazottak ingóságai és a megmentett szállítmányok díjszámítására vonatkozott,⁴³⁸ hatályon kívül helyezték.⁴³⁹ A szigorodó intézkedések oka lehetett a MÁV jelentős kiadásai, illetve veszteségei. A Vasúti és Közlekedési Közlönyben az alábbi kimutatást lehetett olvasni, amely összehasonlította a magyar, illetve az osztrák vasutak költségvetését: A MÁV 1921-1922-es költségvetésben felvett bevételei: 3417 milliárd korona volt, a kiadások 4600 milliárd koronát jelentett, melyből 500 milliót tett ki a menekültek és a vagonlakók ellátása, a keletkező deficit, megközelítőleg 500-600 milliót jelentett. Az osztrákoknál ez a költségvetésben 6 milliárd korona, míg a németeknél 16,5 milliárd koronát jelentett.⁴⁴⁰

437 Hivatalos Lap. 45.sz. (1921) 327-329.

438 A MÁVKI DNR rendszerében több ügyiratot is rögzítettek ezzel kapcsolatban, pl. 8472/1919. ügyirat: Ig. A I. Menekültek kártalanítása és átköltözési költség kifizetése iránti eljárás, etc.

439 Hivatalos Lap. 62.sz. (1921) 484.

440 VKK 26.sz. (1921) 136.

Menekültkérdés a tisztképzettek körében

Feltehetjük a kérdést, vajon mennyire volt jellemző a kiragadott példák nyomására is, a tisztek körében a hivatalok elhagyása és milyen sorsuk lehet egy új államban a világhégés után? Diszszertációm témája a MÁV Igazgatóság alkalmazottainak társadalomtörténete 1887 és 1918 között, az általunk vizsgált 335 főből (kinek szolgálati táblázatai fennmaradtak) –a vasúti tisztképző 1887 és 1893 között végzett évfolyamát fedi le ebben az esetben– 194 fő volt még ekkor a MÁV alkalmazásában, 49-en közülük a későbbi trianoni határokon túl teljesített szolgálatot. Az 1918 januárjában összeállított tisztviselői rangsorban⁴⁴¹ azonban már csak 178 fő adatát tudtuk visszakeresni, ugyanúgy 49 fő áll a leendő határokon túli üzletvezetőség alkalmazásában, ekkor még nem figyelhető meg jelentős áthelyeződési hullám a mai Magyarország területére. Visszakutatásukat nehezítette, hogy 1918 és 1926 között nem állítottak össze almanach és sematizmust, illetve rangsortáblázatot ugyan 1920. januárjában kiadtak, azonban ezek csak a főiskolát végzetteket, illetve a legfelső három kategóriába tartozó alkalmazottakat tartalmazta.⁴⁴² Sorsukat így a fennmaradt ügyiratok, szaklapok, illetve az 1922-ben kiadott rangsortáblázat⁴⁴³ alapján lehet visszakutatni. Az alábbiakban felsorolt alapján az 49 főből 43 teljesített szolgálatot 1922 után is a trianoni Magyarország területén. A hat alkalmazott közül egy 1918. október 12-én meghalt,⁴⁴⁴ kettő nyugdíjba vonult 1921-ben,⁴⁴⁵ 3 alkalmazottról pedig nem találtunk információkat, így feltételezhetjük, hogy a határontúlon maradtak.

Az áthelyezések irányát, ha megvizsgáljuk, akkor megállapíthatjuk a budapesti üzletvezetőségek és az Igazgatóság dominanciáját: 16 fő (Aradról, Szabadkáról, Kolozsvárról, Fiuméből, Temesvárról, Zágrábból). A többi üzletvezetőség területére osztottak be egykori menekült alkalmazottakat: Pécs 8 fő, Miskolc 6 fő, Győr, Debrecen, Szeged 2-2 fő.

Több esetben előfordult, hogy a határontúlon maradt üzletvezetőséghez sorolták be az alkalmazottakat, de a MÁV nyilvántartásában ugyanúgy megmaradtak, majd későbbiekben a magyar vasúttársaság nyugdíjaztatta őket, az üzletvezetőségek alapján csoportosítva az alábbi arányokat lehet megállapítani: Kolozsvárott 5, Temesvárott 3, Aradon és Zágrábban 2-2, Iglón, Vépén, Bátaszéken 1-1 fő volt beosztva.

441 MÁVKI Személyzeti ügyek gyűjteményes iratai SU10050 Tisztviselők rangsora 1918.

442 MÁVKI Személyzeti ügyek iratai SU10053 Magyar Államvasutak I-III. fizetési osztályába tartozó tisztviselőinek rangsora 1920. január hóban., illetve SU10052 Magyar Államvasutak főiskolát végzett tisztviselőinek rangsora 1920. január hóban.

443 MÁVKI Személyzeti ügyek gyűjteményes iratai. SU10061 Magyar Államvasutak középiskolát végzett tisztviselőinek rangsora 1922.január hóban.

444 Eissen József halálhíre. Hivatalos Lap. 57.sz. (1918) 488.

445 Szabó György Kornél és Szabó János felmondása és nyugdíja. Hivatalos Lap. 70.sz. (1920) 452.

A trianoni Magyarország területén elhelyezkedő üzletvezetőség területén 128 alkalmazott volt feltüntetve az 1918-as rangsortáblázat alapján, közülük 100 állt még 1922-ben is a MÁV alkalmazásában. Hasonló indokokat tudunk felsorolni esetükben is, mint a határontúliaknál: 17-en nyugdíjba vonultak 1918 és 1922 között, 3 esetben az illető elhalálozott, 2 főt elbocsátottak,⁴⁴⁶ 6 fő a határon túl maradt.

A menekült vasutasok összetételének pontos adatait az alábbiakban felsorolt nehézségek miatt a mai napig nem állapították meg.⁴⁴⁷ Az alábbiakban ismertettek csak egy kicsiny részét képezik a vasutas menekültek helyzetének bemutatásában, melynek alaposabb ismerete további kutatásokat igényel a jövőben.

1919 novemberig összesen 4148 vasutas (10.510 családtag), 1921 áprilisáig 13.255 vasutas (43.770 családtag) alkalmazotról tett jelentést Kelety Dénes MÁV elnök. A csehek 4941, a románok: 4159, a szerbek 4001, az olaszok 154 vasutast utasítottak ki, kiket el kellett helyezni. Létszám tekintetéből 41.900 fő helyett 35.070 főnek tudnának csak fizetni 1921/22-es költségvetés szerint, így jelentős felesleges személyzettel dolgozott a vasút.⁴⁴⁸ Az OMH jelentése alapján 1918. október 30. és 1924. június 15. között 19.092 vasúti és 15.835 állami közszolgálati alkalmazott volt a 350.000 menekültből.⁴⁴⁹

Összegzés

Az alábbiakban olvasottak csak egy kicsiny részét képezik a kérdésnek, a komplex vizsgálathoz további kutatások szükségesek, melyek egyrészt a határontúl maradt alkalmazottak életpályájával, másrészt a menekültek mindennapjait mutatja be és későbbi sorsukat. Terjedelmi korlátok miatt az alábbiakban a kérdés kialakulásához hozzájáruló tényezőket ismertettük, illetve kísérletet tettünk a tisztí alkalmazottak kisebb csoportjában bemutatni a kérdést, melynek részletesebb ismertetése további kutatásokat von maga után.

446 Indokként az alábbiakat olvashatjuk a Hivatalos Lapban: „1918.10.31. és 1920.06.27. vagyis az 1920.11.tc. hatálybalépése idejéig beigazoltan hazafiatlan, társadalomellenes vagy közérkölcsebe ütköző magatartást tanúsított, ezért 1921.05.27-től eltávolították.–Hivatalos Lap. 36.szám (1921) 254., a döntésről lásd: MÁVKI DNR 5/1919/61713. ügyirat: Kellően nem foglalkoztatott menekültek névjegyzéke

447 Szűts: i.m. 95.

448 Kelety Dénes: A megcsönkített államvasutak. Bp., 1921. 14-19.

449 Jelentés az Országos Menekültügyi Hivatal négy évi működéséről. Közli: Dr. Petrichevich Horváth Emil báró. Bp., 1924. 37.

Mellékletek

	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	Összesen
Román	40.952	33.551	79.773	19.879	13.651	7536	1593	197.035
Cseh	12.373	57.783	31.606	1722	2310	852	195	106.841
Szerb	5459	19.239	10.551	4023	4705	541	385	44.903
Osztrák	499	576	112	34	1221	-	-	2442
Összesen	58.784	110.573	121.830	26.123	21.242	9043	887	350.000

1.ábra: Menekültekre vonatkozó statisztika 1918 és 1924 között⁴⁵⁰

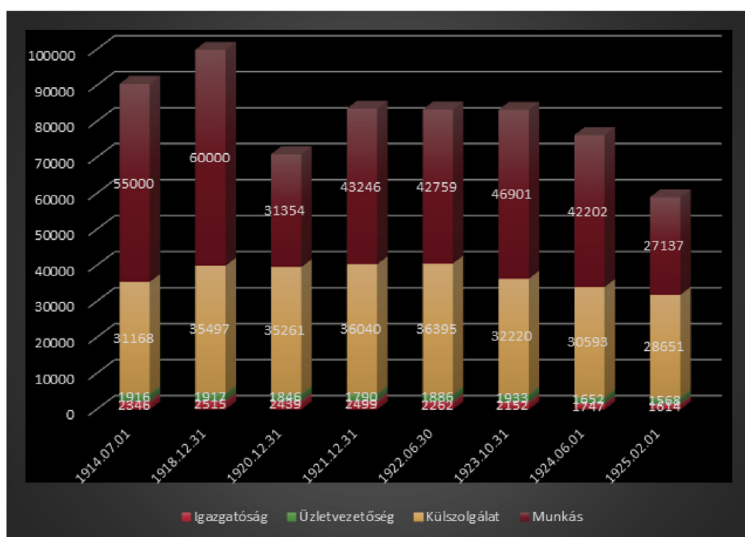
	1920	1921	1922	1923	1924
Január	-	5600	7600	3834	2694
Február	-	8000	7380	3462	2688
Március	-	8200	7100	3471	2661
Április	-	9000	7260	3258	2595
Május	-	11200	7040	3219	2547
Június	-	13700	7055	3180	-
Július	11300	15000	6700	3129	-
Augusztus	13700	15000	6540	3134	-
Szeptember	15000	16098	6186	3075	-
Október	16500	12100	5700	2859	-
November	11000	10700	4743	2814	-
December	7060	8394	4173	2823	-

2.ábra: Vagonlakók kimutatása (MÁV Igazgatóság kimutatása alapján)

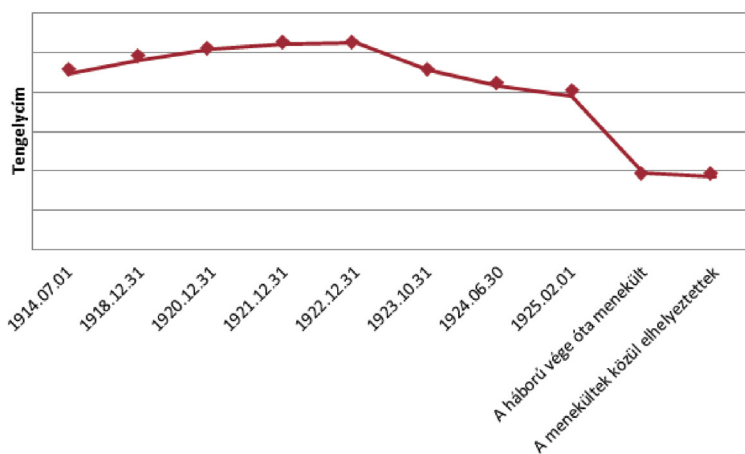
1920.11.01 és 1924.06.30 között (pirossal kiemelve a válság legsúlyosabb időszakait)⁴⁵¹

450 OMH jelentés: i.m. 38.

451 OMH jelentés: i.m.38-39.



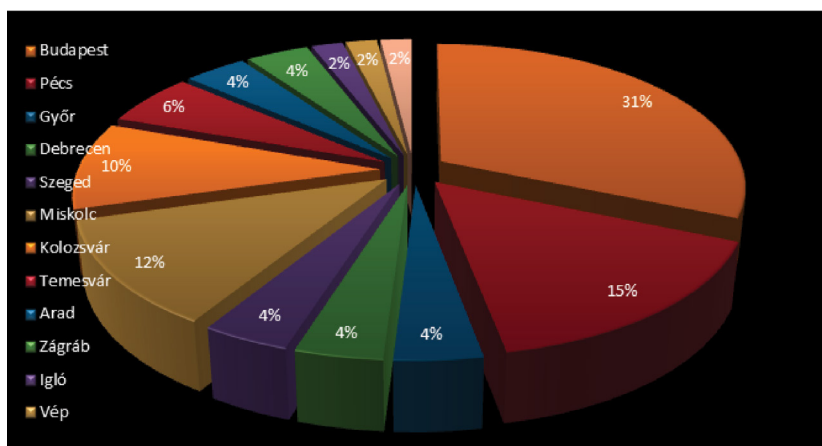
3.ábra: Személyzeti létszám táblázata 1914 és 1925 között.⁴⁵²



4.ábra: Vasúti tisztviselők létszámának alakulása 1914 és 1925 között⁴⁵³

452 VKK 18.sz. (1925) 110.

453 VKK 18.sz. (1925) 111.



5.ábra: Vasúti tisztek százalékos megoszlása 1922-ben